numer 2 (49) - luty 2012



miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego

HYBRYDY W STOLICY

NISKOPODŁOGOWCE OPANOWAŁY WARSZAWĘ

CORAZ WIĘCEJ P+R

AKTUALNOŚCI

KAMPANIE ZTM

TEMAT NUMERU

Z KART HISTORII ZTM

Z ŻYCIA KMKM

WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m. st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący: Magdalena Potocka

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 5 643
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas:
iZTM@ztm.waw.pl

DRODZY **CZYTELNICY**

Autobusy niskopodłogowe wpisały się już na stałe w warszawski krajobraz. Obecnie trudno sobie wyobrazić, że 15 lat temu stanowiły niewielki procent stołecznego taboru.

18 stycznia minęło 15 lat od dnia, w którym niskopodłogowe Jelcze M121M zaczęły codziennie jeździć po ulicach Warszawy.

Na głównych „bohaterów" lutowego wydania „iZTM" wybraliśmy właśnie autobusy niskopodłogowe. Dowiedzą się Państwo czym, oprócz niskiej podłogi, wyróżniały się Jelcze, dlaczego jeden z nich był „białą damą" oraz jak ocenili je warszawiacy.

Nie zabraknie także informacji o najnowszym nabytku w Warszawie – hybrydowych Solarisach Urbino 18. O „dwoistej naturze" hybrydy opowiada Kazimierz Bogusz – kierowca MZA.

„Bilety ZTM bliżej, niż myślisz" – pod taką nazwą rozpoczęła się kampania informacyjna ZTM. W bieżącym numerze przeczytacie Państwo nie tylko o jej celach.

Jak zwykle nie zapomnieliśmy o informacjach dotyczących warszawskiej komunikacji miejskiej. Piszemy m.in. o nowych parkingach, uruchomionych w ramach systemu Parkuj i Jedź, nowo otwartych Punktach Obsługi Podróżnych oraz nowości na naszej stronie internetowej – zakładce, w której umieszczamy informacje o bieżących utrudnieniach w ruchu.

Na koniec zachęcamy do lektury wspomnień Tadeusza Roszczypały – głównego specjalisty ds. rozwoju i techniki w ZTM. Macie Państwo niepowtarzalną okazje dowiedzieć się, jak przebiegał proces „od biletów papierowych do elektronicznej karty miejskiej" oraz poznać najbliższe plany ZTM.

Zapraszamy do lektury!



ztm Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

English | Deutsch | Русский

11 11
20 stycznia 2012r.
piątek

szukaj w serwisie

strona główna | A A A | Facebook | wersja mobilna | mapa serwisu | kontakt | drukuj

Utrudnienia na linii kolejowej do Łowicza

rozkłady jazdy
zaplanuj podróż
informacje
mapy i schematy
bilety i opłaty
zakup biletu
przepisy
osobista WKM
parkuj i jedź
linie turystyczne
EURO 2012

utrudnienia

skm	20.01.2012 11:06	Utrudnienia na linii kolejowej do Łowicza

zobacz pozostałe utrudnienia

ostatnie zmiany

bus	od 23.01.2012	Zmiana lokalizacji przystanku krańcowego dla linii 338 na PL. HALLERA
bus	od 18.01.2012	Uruchomienie przystanków INTERNETOWA dla linii 120, 132, 304 i 732
bus	od 17.01.2012	Zawieszenie funkcjonowania przystanku PELCOWIZNA 54
bus	od 16.01.2012	Zmiany rozkładów jazdy od 16.01.2012 r.
bus	od 16.01.2012	Odwołanie przekształcenia linii E-2 w linię 402. Uruchomienie na trasie linii E-2 przystanków DOLNA

zaplanuj podróż

start
koniec
data 2012-01-20
godzina 11:07 odjazd przyjazd
szukaj ZTM jakdojade

Infolinia 24h: (22) 194 84

Park Sztuki MŁOCINY

INFORMUJEMY RÓWNIEŻ O UTRUDNIENIACH

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom pasażerów, od 18 stycznia br. ZTM przez całą dobę informuje o zatrzymaniach w ruchu komunikacji miejskiej. W górnej części strony internetowej ztm.waw.pl pojawia się pasek „utrudnienia", informujący o doraźnych zatrzymaniach w ruchu.

W pasku „utrudnienia" umieszczane są najważniejsze doraźne zmiany, trwające dłużej niż 15 minut. Głównie dotyczą transportu szynowego (awarie, zatrzymania w ruchu tramwajów czy pociągów, odwołania kursów pociągów itd.). Udostępniane są także informacje o zamknięciach ulic lub skrzyżowań, które skutkują objazdami autobusów. Nie są podawane informacje o „typowych" korkach. Komunikaty są krótkie, zawierają informacje typu: godzina zdarzenia/zgłoszenia, miejsce, kierunek (lub kierunki), w którym występuje utrudnienie, a po ewentualnym ustanowieniu objazdów wiadomość o zmienionych trasach.

Stopniowo zakres informacji będzie zwiększany. W przypadku problemów, które mogą utrudnić podróżowanie bardzo licznej grupie pasażerów, np. poważnego ograniczenia kursowania metra czy całkowitego zatrzymania ruchu, informacje takie będą wyróżniane na dodatkowym żółtym pasku na stronie głównej.

W chwilach, gdy nie ma komunikatów, blok się nie wyświetla. Nie oznacza to, że w mieście nie ma żadnych utrudnień, lecz jedynie tych odstępujących od swego rodzaju „normy". Inne utrudnienia udostępniane są wyłącznie w odpowiednim bloku informacyjnym.

PRZYSPIESZONE ZATRZYMUJĄ SIĘ NA ŻĄDANIE

Od 27 stycznia 2012 roku, od godziny 18.00 do odwołania, autobusy linii przyspieszonych zatrzymują się „na żądanie" na wszystkich występujących na trasie przystankach. Celem uruchomienia tzw. „przystanków mrozowych" jest skrócenie czasu oczekiwania pasażerów na autobus w niesprzyjających warunkach atmosferycznych.

Autobusy linii przyspieszonych (4xx i 5xx) zatrzymują się na wszystkich przystankach napotkanych po drodze.

Przystanki te otrzymują status „na żądanie". Oznacza to, że pasażerowie, którzy chcą wsiąść lub wysiąść z autobusu na danym przystanku muszą zgłosić to żądanie kierowcy.

Zarząd Transportu Miejskiego podjął decyzję o uruchomieniu „przystanków mrozowych" w związku z nasilającymi się mrozami. Jednocześnie jest to odpowiedź na liczne



prośby kierowane do ZTM przez pasażerów, dotyczące uruchomienia tego typu przystanków.

Autobusy linii przyspieszonych będą zatrzymywały się na wszystkich przystankach do odwołania.



PARKUJ I JEDŹ

WARSZAWSKI SYSTEM TO JUŻ 13 PARKINGÓW, KTÓRE OFERUJĄ ŁĄCZNIE 3750 MIEJSC PARKINGOWYCH.

WIĘKSZOŚĆ Z NICH CIESZY SIĘ SPORYM ZAINTERESOWANIEM KIEROWCÓW. JEDNYM Z ELEMENTÓW ZACHĘCAJĄCYCH KIEROWCÓW DO POZOSTAWIENIA SWOICH SAMOCHODÓW NA PARKINGACH P+R SĄ KOSZTY PODRÓŻY, KTÓRE W DOBIE ROSNĄCYCH CEN PALIW DOBITNIEJ PRZEMAWIAJĄ DO KIEROWCÓW.

Z PARKINGU MOŻNA KORZYSTAĆ BEZPŁATNIE MAJĄC CO NAJMNIEJ BILET DOBOWY, WIĘC KORZYŚĆ EKONOMICZNA JEST JESZCZE BARDZIEJ WYRAŹNA DLA TYCH, KTÓRZY DO TEJ PORY PARKUJĄ W STREFIE PŁATNEGO PARKOWANIA.



PARKING OBOK STACJI

Od 30 stycznia 2012 roku zmotoryzowani mieszkańcy Warszawy, w drodze do centrum miasta, mogą zostawiać swoje samochody na nowym parkingu działającym w systemie Parkuj i Jedź – P+R Wawer SKM. Do dyspozycji kierowców zostały oddane 133 miejsca parkingowe.

Jednopoziomowy parking **P+R Wawer SKM** został wybudowany przy ul. Widocznej 2A, w bezpośrednim sąsiedztwie przystanku Szybkiej Kolei Miejskiej Warszawa Wawer. Na parkingu są 133 miejsca dla samochodów (w tym 4 miejsca dla kierowców niepełnosprawnych) oraz 144 miejsca dla rowerów. Wszystkie stojaki rowerowe są zadaszone.

Parking jest korzystnym rozwiązaniem dla mieszkańców Wawra. Po pozostawieniu samochodu, będą mogli na Pragę czy do centrum Warszawy dojechać szybko i wygodnie pociągiem Szybkiej Kolei Miejskiej. Na przystanku Warszawa Wawer zatrzymują się pociągi linii S1, która łączy Otwock z Pruszkowem. Czas dojazdu do stacji Śródmieście to tylko 21 minut. Kierowcy, w ramach Wspólnego Biletu, mogą korzystać również z pociągów Kolei Mazowieckich.

Budowa parkingu została dofinansowana z funduszy unijnych (razem z parkingami: P+R Metro Marymont, P+R Metro Wilanowska, P+R Anin SKM, P+R Metro Ursynów, P+R Al. Krakowska, P+R Ursus-Niedźwiadek i P+R Rembertów SKM). Całkowita wartość inwestycji to 91,1 mln zł. Wysokość dofinansowania unijnego – 43,6 mln zł.



Z MYŚLĄ O EURO 2012

30 stycznia 2012 roku został otwarty parking w Warszawie przy ulicy Jagiellońskiej, wybudowany, podobnie jak P+R Wawer SKM i P+R Metro Imielin, w systemie Parkuj i Jedź.

Parking **P+R Jagiellońska**, powstał na terenie byłej fabryki FSO (obecnie Mennica Polska), na wysokości zespołu przystankowego Śliwice. Zmieści się na nim 100 samochodów, z czego 4 miejsca przeznaczone są dla osób niepełnosprawnych. Istnieje jednak możliwość szybkiego powiększenia parkingu nawet do 700 miejsc. Ten parking jest jednym z kilku przewidzianych dla zmotoryzowanych kibiców, którzy przyjadą do Warszawy na EURO 2012. Docelowo, będzie mogło na nim stanąć nawet 7 tys. samochodów osobowych.

P+R Jagiellońska będzie największym parkingiem z planowanych na Euro 2012 i jako jedyny będzie działał przez cały czas trwania mistrzostw. Pozostałe będą działały jedynie w dni „meczowe", m. in.: parking na terenie hipodromu w Wesołej czy przy centrum handlowym Marywilska.

Parking P+R Jagiellońska został uruchomiony już teraz, bo ZTM zależy, aby to miejsce zaistniało do rozgrywek EURO 2012 w świadomości mieszkańców aglomeracji warszawskiej jako obiekt, gdzie można zostawić samochód w drodze do centrum miasta.

Według założeń, do czasu mistrzostw, parking będzie służył dojeżdżającym kierowcom z północnej Warszawy, którzy będą chcieli uniknąć korków tworzących się często przed rondem Starzyńskiego, na moście Gdańskim czy Wybrzeżu Szczecińskim.

ZAPARKUJ W MULTIKINIE

Parking P+R Metro Imielin to 13. parking w Warszawie, funkcjonujący w ramach systemu Parkuj i Jedź. Kierowcy mogą zostawiać na nim samochody od 1 lutego 2012 roku.



Parking P+R Metro Imielin usytuowany jest na tyłach Multikina.

Na poziomach od 1 do 4, dla użytkowników systemu Parkuj i Jedź jest dostępnych 236 miejsc parkingowych. W dni powszednie, poziomy -1 i 0 będą dostępne dla widzów kina, a poziomy od 1 do 4 dla kierowców korzystających z systemu P+R. W dni wolne od pracy, cały obiekt będzie dostępny dla kinomanów. Aby poprawić komfort i bezpieczeństwo, właściciel parkingu odnowił obiekt. W ramach remontu zamontowano system monitoringu, wymieniono źródła światła, a wiosną bieżącego roku planowana jest naprawa nawierzchni i elewacji. W ramach umowy ZTM wprowadzi na parking ochronę.



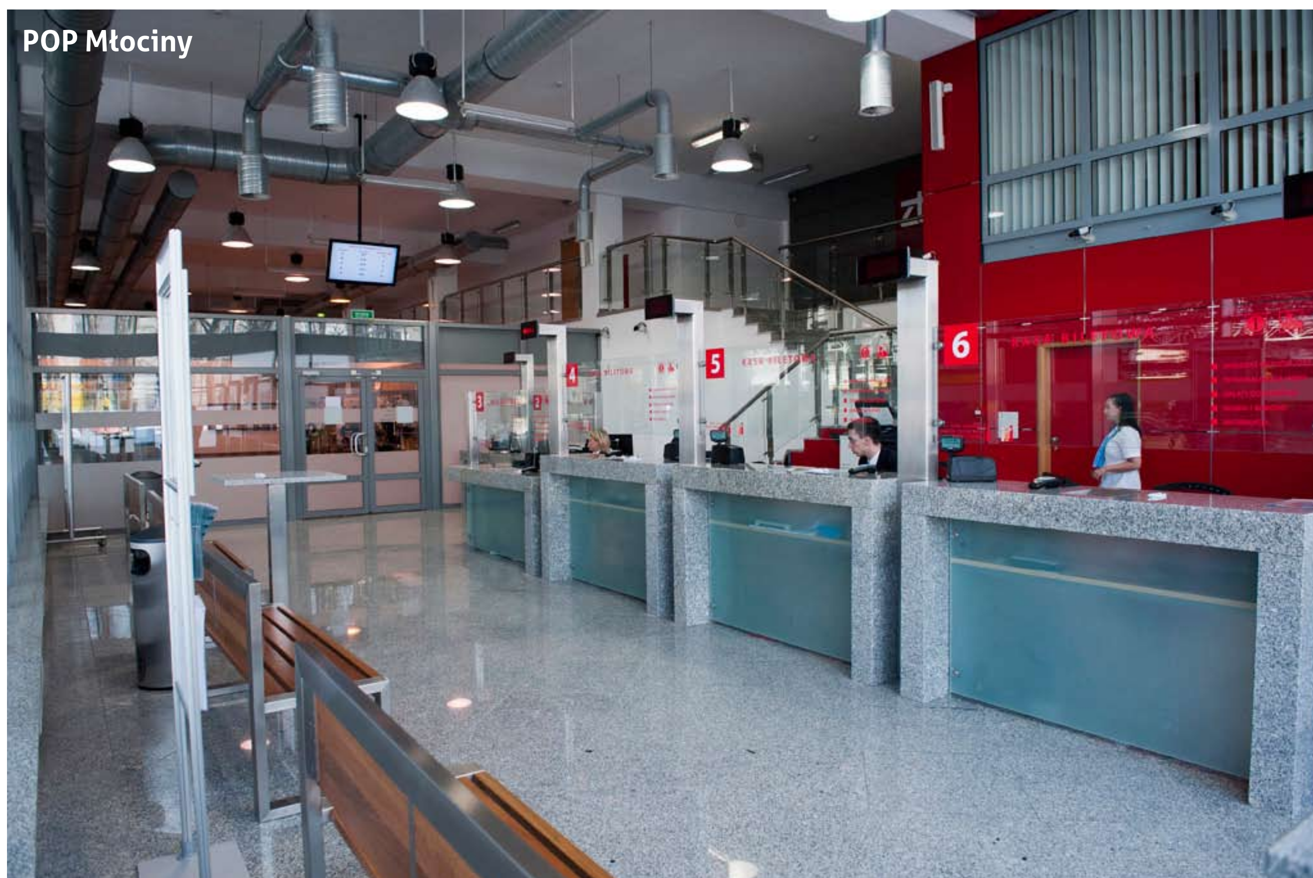
NOWA NOCNA LINIA

Na wniosek mieszkańców Ożarowa Mazowieckiego, Zarząd Transportu Miejskiego od 3 lutego 2012 roku, uruchomi nową linię nocną – N52. Będzie to linia weekendowa, kursująca w nocy z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę.

Linia będzie realizowała dwa kursy, po trasie linii dziennej 713: AGRICOOP (Koprki) – Jaśminowa – Rataja – Poznańska – (Ołtarzew) Poznańska – Ożarów Mazowiecki – Ożarów – Bronisze – Jawczyce – Mory – Połczyńska – Wolska – Fort Wola – CM. WOLSKI.

Odjazd z Cmentarza Wolskiego jest zaplanowany o godz. 0.45 i o 2.45, a z pętli AGRICOOP o godz. 1.06 i 3.06. Kursy będą skoordynowane z linią N42 w obu kierunkach, dzięki czemu będzie można dojechać z Ożarowa Mazowieckiego do centrum, jak i w przeciwnym kierunku. Przewozy będą realizowane w pojazdach monitorowanych.

To nie pierwsza nocna linia weekendowa uruchomiona przez ZTM. Obecnie kursują linie N50 (Metro Wilanowska-Skolimów), N53 (Nowodwory – Metro Marymont) oraz N58 (Metro Młociny – Truskaw).


POP Młociny

DWA NOWE POP-y

30 stycznia 2012 roku zostały otwarte kolejne Punkty Obsługi Pasażerów – drugi punkt na stacji metra Centrum oraz większy na węźle komunikacyjnym Młociny.

Na stacji metra Centrum jest to drugi POP. Dotychczasowy był mocno obciążony, praktycznie przez cały dzień. Nowy punkt jest zlokalizowany przy wschodniej antresoli handlowej, bliżej południowego wyjścia ze stacji, w pawilonie 2002H. Do dyspozycji pasażerów są trzy zintegrowane okienka obsługi informacyjno-kasowej, w tym jedno stanowisko dla osób niepełnosprawnych. POP Centrum 2 jest otwarty od poniedziałku do piątku, w godzinach 7.00-20.00, w soboty nieczynny. POP Centrum 1 (pawilon 2010B) jest otwarty poniedziałek-piątek, w godzinach 7.00-20.00, w soboty 7.00-19.00.

Na węźle komunikacyjnym Młociny został uruchomiony Punkt Obsługi Pasażerów znacznie większy niż dotychczas działający. Do dyspozycji pasażerów docelowo będzie sześć okienek informacyjno-kasowych, w tym trzy dla osób niepełnosprawnych (dotychczas było jedno okienko kasowe i jedno informacyjne). POP jest zlokalizowany na poziomie 0, bliżej węzła przesiadkowego autobus-metro-tramwaj, w poczekalni dworca autobusowego. Otwarty jest od poniedziałku do piątku, od 7.00 do 20.00, a w soboty od 9.30 do 16.30. Większy POP usprawni obsługę pasażerów, zwłaszcza po otwarciu mostu im. Marii Skłodowskiej-Curie.



POP Centrum 2

Do dyspozycji pasażerów jest obecnie dziewięć Punktów Obsługi Pasażerów: przy ul. Żelaznej 61 oraz na stacjach metra: Centrum, Świętokrzyska, Ratusz Arsenał, Dworzec Gdański, Plac Wilsona, Marymont, oraz przy węźle komunikacyjnym Młociny.

We wszystkich punktach jest świadczony pełen zakres usług, czyli: sprzedaż biletów, informacja, sprzedaż rozkładów jazdy, personalizacja WKM, odwołania od wystawionych wezwań za jazdę bez ważnego biletu, przyjmowanie skarg i wniosków oraz przekodowanie biletów.

KOREKTA ROZKŁADU JAZDY SKM

1 lutego br. nastąpiła nieznaczna korekta rozkładów jazdy SKM, na trasie S9 i S2. Zmiany będą obowiązywać do 29 lutego 2012 roku. Wprowadzona korekta związana jest z pracami modernizacyjnymi na torach.

W porannym kursie pociąg **S9** odjedzie z Wieliszewa 12 minut później, o 6.52 (zamiast o godz. 6.40). Czas przejazdu pomiędzy poszczególnymi stacjami pozostanie bez zmian, pociąg przyjedzie do Warszawy Gdańskiej o 7.25 (zamiast o 7.13). Zmiany obowiązują codziennie, od 1 do 29 lutego br.

Na trasie linii **S9** jeden kurs pociągu – na wniosek pasażerów – został wydłużony do stacji Legionowo Piaski (dotychczas Legionowo). Zmiana trasy dotyczy pociągu odjeżdżającego ze stacji Warszawa Gdańska o 16.25, przyjazd do Legionowa Piaski o 16.54.



Wydłużył się również powrotny kurs. Pociąg odjeżdża o 17.05 ze stacji Legionowo Piaski, nie zmienił się czas odjazdu ze stacji Legionowo (17.09) i kolejnych stacji w kierunku Warszawy Gdańskiej (przyjazd o 17.31). Zmiany obowiązują od poniedziałku do piątku, od 1 do 29 lutego br.

Przez 4 dni – 2, 5, 26 i 29 lutego – dłużej będzie jechał pociąg linii **S2**. Składy odjeżdżające z Warszawy Zachodniej o 5.36, od stacji Warszawa Wschodnia będą jechały o 3 minuty dłużej w kierunku Sulejówek Miłosna.

Niewielka zmiana dotyczy także kursów pociągu **S2**, odjeżdżającego ze stacji Warszawa Zachodnia, w kierunku Sulejówek Miłosna (godz. 15.08, do 31 stycznia br. 15.06). Czas przejazdu pomiędzy poszczególnymi stacjami pozostanie bez zmian, pociąg przyjedzie do stacji Sulejówek Miłosna o godz. 15.45 (dotychczas 15.43). Zmiany obowiązują codziennie, od 1 do 29 lutego br.

Kolejna zmiana rozkładu jazdy SKM nastąpi 1 marca 2012 roku.

KTO WYDZIERŻAWI WIATY?

Zarząd Transportu Miejskiego szuka firmy, która wydzierżawi prawie 500 wiat na przystankach komunikacji miejskiej. Są to czerwone, półokrągłe zadaszenia, które należały do firmy Adpol. Potencjalni dzierżawcy mieli czas na składanie ofert do 30 stycznia 2012 roku.

Umowa z firmą Adpol – poprzednim operatorem wiat, wygasła wraz z końcem ubiegłego roku. Zarząd Transportu Miejskiego nie chce, by 477 zadaszeń pozostało bez operatora, dlatego ogłosił konkurs na ich dzierżawę.

Zainteresowane podmioty mogły przesyłać oferty do 30 stycznia. Tego samego dnia wszystkie oferty konkursowe zostały otwarte. Jedynym kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty będzie cena. Wygra ten, kto zaoferuje najwyższą. Jeśli wpłyną trzy ważne oferty, zostanie zorganizowana aukcja elektroniczna.

Do obowiązków dzierżawcy będzie należało utrzymywanie wiat w czystości i dobrym stanie technicznym. W zamian będzie mógł na wiatach zamontować swoje gabloty reklamowe (na każdej wiacie maksymalnie dwie) i czerpać zyski z tytułu sprzedaży reklam. Reklamy będą mogły być umieszczane tylko w gablotach i to takie, które nie naruszają obowiązującego prawa, norm społecznych i zasad społecznego współżycia. Dodatkowym ograniczeniem będzie to, że do końca lipca 2012 roku każda reklama będzie mogła być umieszczona



jedynie po uzyskaniu zgody ZTM. Wynika to z zobowiązań Warszawy wobec UEFA w związku z turniejem EURO 2012. Część powierzchni w gablotach przeznaczona zostanie na informację pasażerską umieszczaną tam przez ZTM.

Umowa będzie zawarta na okres do końca 2014 roku. Z jednym zastrzeżeniem. Możliwa będzie wcześniejsza likwidacja wiat objętych umową ze względu na trwającą realizację programu Przystanek Komunikacji Miejskiej, zakładającego pojawianie się na przystankach wiat według projektu wybranego w konkursie, który poprzedził ten program.

PRZYSTANEK KIERBEDZIA **BĘDZIE PRZESUNIĘTY**

Zarząd Transportu Miejskiego, we współpracy z władzami Mokotowa, po uwzględnieniu opinii mieszkańców ul. Kierbedzia zdecydował, że przystanek linii 107 zostanie przesunięty na ul. Bobrowiecką. Zostanie utworzony na wysokości niezagospodarowanej działki.

Przystanek Kierbedzia 01 stał się „bohaterem" mediów po przywróceniu go do eksploatacji 16 stycznia. O skierowaniu autobusu ul. Kierbedzia prosili sami mieszkańcy. Zatrzymujące się na nim autobusy linii **107** nie mogły go jednak prawidłowo „obsłużyć", gdyż cały był zastawiony nielegalnie zaparkowanymi samochodami. Autobusy musiały stawać na środku jezdni blokując całkowicie przejazd ulicą. Równocześnie część mieszkańców budynku protestowała przeciwko funkcjonowaniu tego przystanku.

Dzięki zdecydowanej interwencji straży miejskiej problem nielegalnie parkujących kierowców został rozwiązany. Nie ustawały jednak protesty mieszkańców, którzy – choć mieszkają w największym mieście w Polsce – chcieliby mieć „święty spokój" na swojej ulicy.



W porozumieniu z władzami dzielnicy Mokotów ZTM podjął więc decyzję o przesunięciu przystanku. Zostanie on wybudowany przy ul. Bobrowieckiej, zaraz za skrzyżowaniem z Kierbedzia. ZTM zaprojektuje go i gdy projekt zostanie zatwierdzony, zleci jego wykonanie. **Przystanek w nowej lokalizacji powinien zostać uruchomiony w drugiej połowie lutego.** Warto dodać, że będzie się na nim mogła zatrzymywać również linia **119**.

Do czasu uruchomienia przystanku w nowej lokalizacji linia **107** nie będzie miała na ul. Kierbedzia pętli. Autobusy jadące z pętli Esperanto zatrzymają się, zabiorą pasażerów i bez postoju ruszą w drogę powrotną. Postoje będą tylko na pętli Esperanto.

WYLICYTOWALIŚMY **2469 złotych**



Zakończyły się aukcje przedmiotów przekazanych przez ZTM na Wielką Orkiestrę Świątecznej Pomocy. W licytacji siedmiu zestawów, unikalnych firmowych upominków wzięło udział 118 osób. Wylicytowano 2469 złotych – najwyższą cenę zyskały dwa odlewy WKM (po 610 zł), najniższą – zestaw filiżanek (124,5 zł).

Na aukcję internetową, zorganizowaną w ramach XX Finału WOŚP przekazaliśmy:

- trzy komplety albumów „Warszawa w powojennym kadrze" i „Warszawski dzień – komunikacja miejska – lata 60., 70., 80. minionego stulecia". Niedostępne w sprzedaży albumy, w których – w obiektywie aparatu fotograficznego – została zatrzymana powojenna historia komunikacji miejskiej.
- cztery metalowe Warszawskie Karty Miejskie. WKM można wyrobić w kilku kolorach i wzorach, ale tylko zwycięzca licytacji będzie mógł pochwalić się WKM-ką w takiej formie!
- zestaw 2 porcelanowych filiżanek z logo ZTM.

Podczas tegorocznego Finału Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy zbierano fundusze na zakup najnowocześniejszych urządzeń do ratowania życia wcześniaków oraz pomp insulinowych dla ciężarnych kobiet chorujących na cukrzycę.

BILETY ZTM
– BLIŻEJ, NIŻ MYŚLISZ...

CZY ZAKUP BILETU W STOLICY JEST SKOMPLIKOWANY? GDZIE I W ILU PUNKTACH MOŻNA JE NABYĆ? ZA POŚREDNICTWEM JAKICH URZĄDZEŃ ZAPŁACIMY ZA PRZEJAZD? ODPOWIEDZI NA TE PYTANIA MOŻNA UZYSKAĆ PODCZAS KAMPANII ZTM POD HASŁEM „BILETY ZTM – BLIŻEJ, NIŻ MYŚLISZ". TO PIERWSZA TEGO TYPU AKCJA, INFORMUJĄCA TURYSTÓW I MIESZKAŃCÓW O MOŻLIWOŚCIACH ZAKUPU BILETÓW W STOLICY. A DZIĘKI ZASTOSOWANIU NOWOCZESNYCH TECHNOLOGII JEST ICH WIELE. Z ROKU NA ROK CORAZ WIĘCEJ.



Szybko i wygodnie bilety z taryfy ZTM na terenie całej aglomeracji warszawskiej można kupić już w ponad 1500 punktach sprzedaży, m.in. w kioskach, salonikach prasowych, placówkach Poczty Polskiej i w wybranych kasach Kolei Mazowieckich. Do dyspozycji pasażerów są także Punkty Obsługi Pasażerów ZTM na stacjach metra: Centrum, Świętokrzyska, Ratusz Arsenał, Dworzec Gdański, Plac Wilsona, Marymont i Młociny oraz przy ul. Żelaznej 61.

Przez całą dobę bilety można nabyć również w ponad 290 biletomatach stacjonarnych, ustawionych na węzłach komunikacyjnych, w pobliżu stacji metra, dworców kolejowych, lotniska, centrów handlowych i w ponad 280 automatach mobilnych znajdujących się w nowoczesnych autobusach, tramwajach Swing i pociągach SKM.

Bilety można kupić także przez telefon komórkowy (działają trzy systemy - mPay, SkyCash i moBILET) oraz przez Internet za pośrednictwem strony – ztm.waw.pl/ewkm.

Kampania „Bilety ZTM - bliżej, niż myślisz" rozpoczęła się 1 lutego i potrwa do 24 lutego 2012 roku. Plakaty oraz ulotki z informacją o liczbie punktów sprzedaży i technologiach, za pomocą których można kupić bilety pojawiły się w pojazdach komunikacji miejskiej. Są także dostępne w punktach informacji turystycznej Stołecznego Biura Turystyki. Plakaty informujące o kampanii umieszczono na wiatach przystankowych, znajdujących się przy głównych ciągach komunikacyjnych. Na monitorach w autobusach i metrze są emitowane spoty. Informacje o kampanii pojawiły się również na stronach stołecznych portali internetowych oraz na stronie internetowej ZTM i profilu ZTM na portalu Facebook.

Bilety ZTM
bliżej, niż myślisz

ztm



Szybko i wygodnie można kupić bilety prawie w **1500 punktach sprzedaży**, m.in. w kioskach, salonikach prasowych, placówkach Poczty Polskiej.



Przez całą dobę bilety można nabyć w ponad **290 biletomatach stacjonarnych**, ustawionych na terenie aglomeracji warszawskiej, m.in. na węzłach komunikacyjnych, w pobliżu stacji metra, dworców kolejowych, lotniska, centrów handlowych.



Bilety można kupić również przez telefon komórkowy i Internet oraz w ponad **280 automatach mobilnych,** znajdujących się w pojazdach – pociągach SKM, tramwajach Swing i wybranych autobusach.

Punkt Obsługi Pasażerów



W Punktach Obsługi Pasażerów ZTM, działających na stacjach metra: Młociny, Marymont, pl. Wilsona, Dworzec Gdański, Ratusz Arsenał, Świętokrzyska, Centrum oraz w siedzibie ZTM, przy ul. Żelaznej 61 można kupić wszystkie rodzaje biletów i wyrobić spersonalizowaną Warszawską Kartę Miejską.

Nie zapomnij o konieczności skasowania/aktywowania biletu z chwilą wejścia do pojazdu lub strefy biletowej metra

www.ztm.waw.pl **Infolinia 24h: (22) 194-84**

15 LAT NISKIEJ PODŁOGI



15 LAT TEMU AUTOBUSY NISKOPODŁOGOWE STANOWIŁY ZALEDWIE 2,1 PROC. WSZYSTKICH KURSUJĄCYCH W WARSZAWIE POJAZDÓW.

18 STYCZNIA 1997 ROKU NA ULICE WARSZAWY WYJECHAŁY CZTERY NISKOPODŁOGOWE AUTOBUSY JELCZ M121M.

NIE BYŁY TO PIERWSZE NISKOPODŁOGOWE POJAZDY W STOLICY, ALE STANOWIŁY ZAPOWIEDŹ JAKOŚCIOWEJ ZMIANY NA WARSZAWSKICH ULICACH.

PO RAZ PIERWSZY, KURSY REALIZOWANE PRZEZ AUTOBUSY NISKOPODŁOGOWE ZOSTAŁY WYRÓŻNIONE W ROZKŁADACH JAZDY UMIESZCZONYCH NA PRZYSTANKACH AUTOBUSOWYCH.

90 PROC. AUTOBUSÓW WYJEŻDŻAJĄCYCH NA WARSZAWSKIE ULICE W DNI POWSZEDNIE I 100 PROC. W WEEKENDY TO POJAZDY NISKOPODŁOGOWE.



WSZYSTKO, CO CHCIELIBYŚCIE WIEDZIEĆ O WARSZAWSKICH AUTOBUSACH NISKOPODŁOGOWYCH

Kiedy w Warszawie pojawiły się autobusy niskopodłogowe?
Pierwszym niskopodłogowym autobusem był Neoplan N4020. 15-metrowy autobus wyjechał na ulice Warszawy w listopadzie 1994 roku. Początkowo kursował głównie na linii 175 dojeżdżającej na lotnisko. Rok później na stołecznych ulicach pojawiły się Ikarusy 411, które obsługiwały głównie linię 700, łączącą Dworzec Centralny z Konstancinem-Jeziorną. 18 stycznia 1997 roku na ulice Warszawy wyjechały pierwsze cztery, z 50 zamówionych, niskopodłogowe autobusy Jelcz model M121M.

Czym wyróżniały się Jelcze M121M?
To 12-metrowy autobus niskopodłogowy. Pierwsze dwa wejścia do pojazdu są bezstopniowe, czyli znajdują się na tym samym poziomie co podłoga. Aby wejść trzecimi drzwiami, trzeba pokonać dwa stopnie. Podłoga znajduje się na wysokości 37 cm nad jezdnią. W autobusach zastosowano funkcję tzw. „przyklęku", co oznacza, że w pojeździe można opuścić podłogę o dodatkowe 8 cm. Jednocześnie, Jelcze były pierwszymi autobusami, w których zastosowano elektroniczne tablice wyświetlające kierunek jazdy.

Dzięki emisji spalin o niższej wartości tlenku azotu, węglowodorów i tlenków węgla były też bardziej ekologiczne. Cel osiągnięto dzięki zamontowaniu w pojazdach silnika EURO 1, zgodnie z *dyrektywą Unii Europejskiej nr 91/441/EC [11] dla samochodów osobowych oraz dla osobowych i lekkich ciężarówek 93/59/EEC*. W dyrektywie określono normy dopuszczalnej emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej.

Na jakich liniach jeździły Jelcze?
Pierwsze 4 autobusy wyjechały na ulice Warszawy na linii 127 (Nowe Włochy – Bródno Podgrodzie). Z czasem, wraz z kolejnymi dostawami, autobusy niskopodłogowe kursowały na liniach: 101, 107, 118, 119, 127, 135, 150, 157, 170, 180, 409, 505, 511, 512 i 524.

Ile Jelczy M121M zostało ostatecznie zakupionych dla Warszawy?
W ramach pierwszego zamówienia, do końca marca 1997 roku, dotarło całe zamówienie – 50 sztuk. Współpracę z Jelczańskimi Zakładami Samochodowymi kontynuowano do 1998 roku. W 1997 roku producent dostarczył kolejne 28 autobusów, a w roku



1998 – 30 pojazdów. W efekcie stolica stała się właścicielem 109 Jelczy M121M, w tym „białej damy". Obecnie ponad 90 Jelczy wyjeżdża nadal w trasy.

Kim lub czym jest „biała dama"?

„Biała dama" to Jelcz M121M, który pojawił się w Warszawie w grudniu 1995 roku do obsługi linii 700 i zastąpił kursujące na tej trasie Ikarusy 411.

Linię 700 utworzono w 1995 roku w celu połączenia centrum Warszawy z ośrodkami rehabilitacyjnymi w Konstancinie-Jeziornie. Aby ułatwić podróż osobom mającym problemy z poruszaniem się, miasto Konstancin-Jeziorna zakupiło dla Miejskich Zakładów Autobusowych autobus niskopodłogowy – Jelcza model M121M.

„Biała dama" znacząco odbiegała wyglądem od późniejszych pojazdów tego modelu. Dominującą barwą na zewnątrz autobusu, w przeciwieństwie do żółto-czerwonych stołecznych autobusów, był biały kolor.

Jak pasażerowie ocenili nowe autobusy?

Przede wszystkim doceniono możliwość wygodnego wsiadania i wysiadania z autobusów. Odczuły to głównie osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, mające ograniczone możliwości poruszania się, osoby starsze oraz pasażerowie z małymi dziećmi w wózkach.

Pozytywne komentarze dotyczyły nie tylko nowych autobusów. Chwalono także oznaczenie, początkowo literą „n", a następnie kwadracikiem, w rozkładach jazdy kursów realizowanych przez autobusy niskopodłogowe. Ułatwiło to zaplanowanie podróży osobom niepełnosprawnym ruchowo oraz rodzicom z małymi dziećmi.

W „Barometrze Warszawskim" (grudzień 2010 roku) – badaniu prowadzonym regularnie przez Urząd m.st. Warszawy na reprezentatywnej grupie 1100 mieszkańców Warszawy – wprowadzenie autobusów niskopodłogowych, z 14-proc. poparciem, znalazło się na drugim miejscu wśród najważniejszych pozytywnych cech komunikacji miejskiej. Siódme miejsce (5 proc. wskazań) zajęło dostosowanie komunikacji miejskiej dla potrzeb ludzi starszych i niepełnosprawnych.

Ile autobusów niskopodłogowych kursuje obecnie w Warszawie?

1388 z 1534 eksploatowanych autobusów. Oznacza to, że ponad 90 proc.

autobusów wyjeżdżających na ulice w dni powszednie i 100 proc. w weekendy to autobusy niskopodłogowe. Dla porównania, 10 lat temu było to 27,7 proc.

Obecnie w warszawskich barwach kursują następujące modele autobusów:

PRZEGUBOWE
- Solaris Urbino 18
- MAN NG313
- MAN Lion's City G
- Jelcz M181M

STANDARDOWE
- Jelcz M121M
- Neoplan N4020
- Solaris Urbino 15
- Solaris Urbino 12
- MAN NL223
- Scania OmniCity
- Berkhof Ambassador

MINIBUSY
- Solaris Urbino 10
- Solaris Urbino 8.6
- Jelcz Libero
- Solbus SM12
- MAN NM223
- Autosan Solina.

Jakie rozwiązania zastosowano w nowoczesnych autobusach, by ułatwić podróż osobom niepełnosprawnym?

Z myślą o osobach poruszających się na wózku inwalidzkim, autobusy zostały wyposażone w pochylnie, które ułatwiają wjechanie wózkiem inwalidzkim do pojazdu oraz opuszczenie go.

W przypadku osób niewidomych i niedowidzących, kluczowe znaczenie ma system głosowego zapowiadania przystanków. Dodatkowo, przyciski otwierania drzwi zostały oznakowane napisami w alfabecie Braille'a. Wprowadzono także bardziej kontrastowe oznakowanie drzwi i krawędzi podestów, przy użyciu listew w kolorach żółtym i czarnym. Zmodyfikowano tablice informujące o trasie przejazdu, zastępując tradycyjne dużymi wyświetlaczami. Prezentowana jest na nich trasa przejazdu, a przebyty odcinek drogi wyświetlany jest w bledszym szarym kolorze, co ułatwia pasażerom orientację odnośnie miejsca, w którym się znajdują.



AUTOBUSY NISKOPODŁOGOWE – W PIGUŁCE



SOLARIS URBINO 18

SILNIK	DAF PE228C
MOC SILNIKA	310 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	176/45
DŁUGOŚĆ	18000 MM
SZEROKOŚĆ	2550 MM
WYSOKOŚĆ	2850 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/340/340 MM



MAN NG 313

SILNIK	MAN D2866
MOC SILNIKA	310 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	175/45
DŁUGOŚĆ	17980 MM
SZEROKOŚĆ	2500 MM
WYSOKOŚĆ	2880 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/340/340 MM



MAN LION'S CITY G

SILNIK	MAN D2066 LUH48
MOC SILNIKA	360 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	150/50
DŁUGOŚĆ	17980 MM
SZEROKOŚĆ	2500 MM
WYSOKOŚĆ	2880 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/340/340 MM



JELCZ M181M

SILNIK	MERCEDES-BENZ OM447H
MOC SILNIKA	250 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	180/36
DŁUGOŚĆ	17980 MM
SZEROKOŚĆ	2500 MM
WYSOKOŚĆ	3050MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/540/936 MM



JELCZ M121M

SILNIK	MAN D0826
MOC SILNIKA	220 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	100/32
DŁUGOŚĆ	11960MM
SZEROKOŚĆ	2500 MM
WYSOKOŚĆ	3050 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/936 MM



NEOPLAN N4020

SILNIK	DAF GS200
MOC SILNIKA	272 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	149/42
DŁUGOŚĆ	14600 MM
SZEROKOŚĆ	2500 MM
WYSOKOŚĆ	2780 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	350/350/635 MM



SOLARIS URBINO 15

SILNIK	MAN D0826
MOC SILNIKA	260 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	158/40
DŁUGOŚĆ	14590 MM
SZEROKOŚĆ	2550 MM
WYSOKOŚĆ	2850 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/340 MM



SOLARIS URBINO 12

SILNIK	DAF PE183
MOC SILNIKA	255 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	105/35
DŁUGOŚĆ	12000 MM
SZEROKOŚĆ	2550 MM
WYSOKOŚĆ	2850 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/340 MM



MAN NL 223

SILNIK	MAN D0836
MOC SILNIKA	220 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	101/34
DŁUGOŚĆ	11950 MM
SZEROKOŚĆ	2500 MM
WYSOKOŚĆ	2880 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/340 MM



SCANIA OMNICITY

SILNIK	SCANIA DC917
MOC SILNIKA	270 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	100/29
DŁUGOŚĆ	11185 MM
SZEROKOŚĆ	2550 MM
WYSOKOŚĆ	2950 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/340 MM



BERKHOF AMBASSADOR

SILNIK	DAF
MOC SILNIKA	225 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	99/43
DŁUGOŚĆ	11195 MM
SZEROKOŚĆ	2500 MM
WYSOKOŚĆ	2920 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	350/350 MM



SOLARIS URBINO 10

SILNIK	IVECO NEFF4A
MOC SILNIKA	240 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	62/20
DŁUGOŚĆ	9940 MM
SZEROKOŚĆ	2550 MM
WYSOKOŚĆ	2850 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/340 MM



SOLARIS URBINO 8.6

SILNIK	ISB6.7EV
MOC SILNIKA	246 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	50/16
DŁUGOŚĆ	8600 MM
SZEROKOŚĆ	2400 MM
WYSOKOŚĆ	3035 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340 MM



JELCZ LIBERO

SILNIK	CUMMINS ISBE4 160B
MOC SILNIKA	160 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	61/17
DŁUGOŚĆ	8550 MM
SZEROKOŚĆ	2420 MM
WYSOKOŚĆ	2630 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340 MM



SOLBUS SM 12

SILNIK	IVECO CURSOR C78 ENTG (CNG)
MOC SILNIKA	272 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	119/37
DŁUGOŚĆ	12000 MM
SZEROKOŚĆ	2550 MM
WYSOKOŚĆ	2900 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/320/320 MM



MAN NM 223

SILNIK	MAN D0836
MOC SILNIKA	220 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	80/24
DŁUGOŚĆ	9665 MM
SZEROKOŚĆ	2350 MM
WYSOKOŚĆ	2880 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	320/340/340 MM



AUTOSAN SOLINA

SILNIK	MERCEDES-BENZ OM904LA
MOC SILNIKA	150 KM
LICZBA MIEJSC (OGÓŁEM/SIEDZĄCYCH)	40/18
DŁUGOŚĆ	7770 MM
SZEROKOŚĆ	2376 MM
WYSOKOŚĆ	2823 MM
WYSOKOŚĆ PODŁOGI	760/340 MM



HYBRYDY OPANOWUJĄ WARSZAWĘ

NA POCZĄTKU STYCZNIA NA ULICE WARSZAWY WYJECHAŁY SOLARISY URBINO 18 HYBRID – PIERWSZE AUTOBUSY HYBRYDOWE W STOLICY. CZTERY POJAZDY O NAPĘDZIE HYBRYDOWYM ZOSTAŁY KUPIONE PRZEZ MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE W RAMACH TZW. „PRZETARGU STULECIA" NA 168 AUTOBUSÓW NISKOPODŁOGOWYCH.

AUTOBUS NA BATERIE

W Solarisach Urbino 18 Hybrid wykorzystano układ hybrydowy amerykańskiej firmy Allison, łączący możliwości silnika spalinowego oraz napędu hybrydowego. Silnik przez cały czas pracuje na optymalnych obrotach, dzięki czemu spala o 24 proc. mniej paliwa niż autobus z silnikiem spalinowym. Nadwyżki mocy silnika ładują baterie. Dodatkowo, w bateriach kumulowana jest energia powstająca podczas hamowania pojazdu. Ostatecznie energia „przechowywana" w bateriach wykorzystywana jest przy przyspieszaniu autobusu.

Baterie niklowo-kadmowo-wodorowe, ważące 410 kg, umieszczone są na dachu autobusu. Okres ich działania, uzależniony od sposobu eksploatacji, wynosi 6-7 lat.

KLIMATYZACJA, MONITORING I WYŚWIETLACZE

Hybryda może zabrać na pokład nawet 160 osób. Pasażerowie mają do dyspozycji 51 miejsc siedzących. Autobusy zostały wyposażone w klimatyzację śródziemnomorską (wydajniejszą od standardowej), monitoring oraz system informacji wizualnej, w postaci dużych elektronicznych wyświetlaczy na zewnątrz i wewnątrz pojazdu.

Z myślą o osobach poruszających się na wózkach inwalidzkich, przy drugich drzwiach zamontowano rampę. Jednocześnie, dzięki funkcji przyklęku, istnieje możliwość opuszczenia podłogi o dodatkowe 7 cm.

PRAWIE BEZ CO_2

Dzięki połączeniu możliwości napędu hybrydowego i spalinowego, Solarisy Urbino 18 Hybrid zużywają mniej paliwa, a tym samym znacznie zredukowana jest emisja spalin. Emisja tlenku azotu (NO_2) może być mniejsza nawet o 39 proc., a dwutlenku węgla (CO_2) i związków węglowodoru o 90 proc. Zmniejszanie wydzielania cząstek stałych może zostać zmniejszone o 97 proc.

Solaris Bus & Coach S.A. produkuje seryjnie autobusy hybrydowe od 2006 roku. Pojazdy, oprócz Warszawy, jeżdżą także w Poznaniu i Sosnowcu. Poza Polską, korzystają z nich pasażerowie we Francji, Niemczech, Szwajcarii oraz na wyspie Reunion.

PIERWSZE 5,5 TYS. KILOMETRÓW

PSZCZÓŁKI

MAJĄC W PAMIĘCI PODZIURAWIONE, OD NACISKANIA SPRZĘGŁA W OGÓRKACH, PODESZWY W BUTACH, A PÓŹNIEJ „CIĘŻKIE" W OBSŁUDZE LEWARY W IKARUSACH, BYŁEM W STANIE WIELE SOBIE WYOBRAZIĆ, ALE NIE AUTOBUSY O NAPĘDZIE HYBRYDOWYM – MÓWI KAZIMIERZ BOGUSZ – KIEROWCA SOLARISA URBINO 18 HYBRID W MIEJSKICH ZAKŁADACH AUTOBUSOWYCH W WARSZAWIE.



Ogórek, lewar, pszczółka – to słowa klucze w Pańskiej branży. Gdyby nie ten lewar, stawiałabym na ogrodnictwo. Tymczasem jest Pan kierowcą w warszawskich Miejskich Zakładach Autobusowych.
Ogórkiem nazywaliśmy autobusy Jelcz, zresztą nie tylko my kierowcy, ale też większość osób korzystających z komunikacji miejskiej w latach 60., 70. i 80. ubiegłego stulecia. Właśnie na Jelczach, przypominających kształtem ogórka, zaczynałem w 1978 roku pracę. Później przesiadłem się na Berliety, a następnie na lewary, czyli Ikarusy 280. Nazwa wzięła się od manualnej skrzyni biegów, która delikatnie mówiąc, była masywna, a zmiana biegów wymagała sporego wysiłku.

Została nam jeszcze pszczółka.
Pszczółka to pieszczotliwa nazwa najnowszego warszawskiego nabytku – hybrydowego Solarisa Urbino 18.

Mój zmiennik przyprowadził naszą hybrydę do Warszawy z Bolechowa, gdzie mieści się zakład produkcyjny Solarisa. Jak tylko dojechał, zadałem pytanie, najbardziej przewidywalne z możliwych – *No i jaka jest?* Tomek zastanowił się chwilę, i odpowiedź, w przeciwieństwie do pytania, nie była już tak przewidywalna – *Cicha, ekologiczna i pracowita, jak pszczółka!* I tak hybryda została pszczółką :-).

CICHA, EKOLOGICZNA I PRACOWITA, JAK PSZCZÓŁKA!

3 stycznia 2012 roku – zapamięta Pan tę datę na długo?
Na bardzo długo! 3 stycznia rano zadebiutowałem jako kierowca hybrydy. Skoro świt usiadłem za kierownicą i wyruszyłem w trasę na linii 514 z Metra Politechniki do Woli Grzybowskiej. Stres ogromny, porównywalny do tego sprzed lat, gdy pierwszy raz prowadziłem Solarisa Urbino. Dostałem wówczas linię 525 łączącą centrum miasta z Międzylesiem. *Tylko nie do Międzylesia. Ja tam mieszkam, wszyscy mnie znają. Jak coś pójdzie nie tak, stracę szacunek wśród sąsiadów :-)* – żartowałem z dyspozytorem.

NOWY AUTOBUS ZACIEKAWIŁ NIE TYLKO OSOBY KORZYSTAJĄCE Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. Z JAKIEGOŚ POWODU BUDZI ON TAKŻE RESPEKT WŚRÓD KIEROWCÓW SAMOCHODÓW OSOBOWYCH.

Prowadził Pan już Solarisy. Skąd więc obawy? Czy prowadzenie autobusu hybrydowego wymaga innych umiejętności?
Nie. W obsłudze jest podobny do klasycznego Solarisa Urbino. Stres był związany przede wszystkim z tym, że powierzono mi najnowocześniejszy pojazd w Warszawie, a tym samym obdarzono mnie ogromnym zaufaniem.

Reprezentuję starą szkołę. *Gdy prowadzisz autobus, jesteś odpowiedzialny za niego i za pasażerów. Traktuj pojazd tak, jakby był twoją własnością* – mawiała jedna z wykładowczyń podczas wykładów organizowanych w ramach kursu na kierowcę. Pamiętam te słowa do dziś.

Zapytam, w podobny sposób, jak Pan zmiennika po debiutanckim kursie. No i jaki był ten pierwszy dzień?
Przystanek po przystanku, jeden kurs, drugi i emocje odrobinę opadły. Poza tym było niewiele czasu na rozmyślania. Na przystankach krańcowych, ale też pośrednich, mnóstwo osób podchodziło i zadawało pytania albo dzieliło się opiniami na temat hybrydy.

Jak warszawiacy przyjęli nowy autobus?
Wielu pasażerów było doskonale przygotowanych. Mieli wydrukowane informacje o autobusach hybrydowych i chcieli tylko dopytać o szczegóły. Z kolei pasażerowie, którzy na co dzień nie interesują się nowinkami technicznymi w dziedzinie autobusów, byli zaciekawieni, co to takiego podjechało na przystanek. Po pierwsze wyższy, niż standardowy Solaris, po drugie, z tyłu ma zamontowane wentylatory, a po trzecie, jest pomalowany inaczej niż pozostałe warszawskie autobusy.

Ale, zarówno znawcy tematu, jak i pasażerowie, którzy dopiero ode mnie dowiedzieli się, że jadą autobusem hybrydowym, wyciągali telefony komórkowe, żeby zrobić zdjęcia i zadzwonić do znajomych. Pierwsze zdanie zawsze było takie samo – *Jadę hybrydą!*

Muszę też dodać, że nowy autobus zaciekawił nie tylko osoby korzystające z komunikacji miejskiej. Z jakiegoś powodu budzi on także respekt wśród kierowców samochodów osobowych. Zdecydowanie łatwiej jest mi włączyć się do ruchu, np. po postoju na przystanku. Kierowcy chętniej się zatrzymują.

Czy, gdyby ćwierć wieku temu, założył się Pan z kolegą, że w 2012 roku warszawiacy będę mogli podróżować autobusem o napędzie hybrydowym, wygrałby Pan?
Przegrałbym, i to z kretesem. Mając w pamięci podziurawione, od naciskania sprzęgła w ogórkach, podeszwy w butach, a później „ciężkie" w obsłudze lewary w Ikarusach, byłem w stanie wiele sobie wyobrazić, ale nie autobusy o napędzie hybrydowym. To jest technologiczna przepaść. Nie tylko, jeśli chodzi o połączenie możliwości silnika spalinowego i elektrycznego. Hybryda jest autobusem przyjaznym dla pasażerów i kierowcy. Podróżuje się nią komfortowo. Jest przestronna, cicha, wyposażona w rozbudowany system informacji wizualnej.

Wspomniał Pan, że jest również przyjazna dla kierowcy.
Mam osobne wejście do kabiny. W zależności od potrzeb, mogę regulować ogrzewanie i klimatyzację. Jeśli zaparują lusterka umieszczone na zewnątrz pojazdu, mogę je wyczyścić, a także zmienić ich położenie za pomocą pokrętła znajdującego się w kabinie. Na monitorze wyświetlają się wszystkie niezbędne dane: przebieg trasy, przystanki na żądanie, odległość do przystanku, strefa biletowa, nazwy ulic. Dodatkowo, na monitorach mam podgląd na trzecie i czwarte drzwi, co zdecydowanie ułatwia kontrolę wysiadania i wsiadania pasażerów do pojazdu, zwłaszcza na przystankach o krótkiej linii podjazdu, gdy dochodzi do tzw. złamania autobusu.

Te udogodnienia mają bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo pasażerów. Wszystkie niezbędne dane mam w zasięgu wzroku. Mogę więc skupić się przede wszystkim na sytuacji na drodze.

Hybryda jest już w trasie od miesiąca. Ile ma na liczniku?
Gdy pierwszy raz usiadłem za kierownicą, miała niewiele ponad 400 km. W tym momencie ma już 5,5 tys. km. Znamy się już trochę i z całą pewnością mogę powiedzieć, że posłuży mieszkańcom Warszawy i stołecznemu środowisku naturalnemu wiele lat.

WSPOMNIENIA TADEUSZA ROSZCZYPAŁY

GŁÓWNEGO SPECJALISTY NA SAMODZIELNYM STANOWISKU DS. ROZWOJU TECHNIKI



Zarząd Transportu Miejskiego nie powstał ot tak sobie, z niczego. Prace koncepcyjne, związane z jego utworzeniem trwały od 1989-1990 roku. Należało bowiem określić zadania nowego podmiotu, oddzielić funkcję organizatora od funkcji operatora transportu.

ZTM PRZEJMUJE OBOWIĄZKI MZK

I nie powstał od razu. Najpierw, we wrześniu 1992 roku, powstał zalążek pionu ekonomiczno-księgowego i komórka kadrowa ZTM, żeby firma mogła rozpocząć funkcjonowanie. W początkowym okresie obsadę kadrową ZTM stanowiły głównie osoby zatrudnione w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych, które przechodziły do ZTM etapami w ramach przeniesienia służbowego, prawie we wszystkich przypadkach z zachowaniem warunków pracy i płacy.

W listopadzie 1992 roku przeniesiono do ZTM Dział Organizacji Przewozów, który w MZK nosił nazwę Działu Studiów i Techniki Ruchu.

NADZÓR INACZEJ

Na przełomie 1992 i 1993 roku do ZTM przeszła część pracowników nadzoru ruchu MZK, co doprowadziło do podziału w systemie nadzoru komunikacji miejskiej w stolicy. Przewoźnicy zachowali ekspedycje, centralę ruchu, instruktorów i dyspozytorów. ZTM był odpowiedzialny za koordynację, nadzór i kontrolę jakości świadczonych usług.

W styczniu 1993 ZTM przejął wraz z obsadą kadrową sprzedaż i kontrolę biletów.

OPINIA TECHNOKRATY

Trudno mi jest wypowiadać się na temat trudności związanych z utworzeniem ZTM, występujących po stronie władz miasta, gdyż jako typowy technokrata nie zajmowałem się bezpośrednio polityką i zagadnieniami prawnymi. Wiem natomiast, że dla wielu byłych pracowników MZK, którzy przenieśli się do ZTM, sama zmiana firmy nie oznaczała nawet zmiany biurka czy pomieszczenia. Oczywiście każda zmiana niesie ze sobą trochę obaw i niepewności, ale z perspektywy czasu nie znam osoby, która zdecydowanie żałowałaby decyzji o przejściu z MZK do ZTM. Ponadto decyzja taka nie zamykała drogi powrotu do dawnego pracodawcy.

TYLKO DWA PIONY

W początkowym okresie struktura ZTM była bardzo prosta – funkcjonowały dwa piony – przewozów i handlowy, a w ramach ich kilka działów zajmujących się organizacją przewozów, planowaniem, księgowością, nadzorem ruchu, kontrolą i sprzedażą biletów. Po dwóch latach doszło do pierwszej restrukturyzacji – wydzielono Referat Informatyki i Dział Marketingu.

ROZPATRYWANO CZTERY OFERTY DOTYCZĄCE NOWEGO SYSTEMU BILETOWEGO. OSTATECZNIE W 1994 ROKU WYBRANO ROZWIĄZANIE – BILET Z PASKIEM MAGNETYCZNYM – ZAOFEROWANY PRZEZ FRANCUSKĄ FIRMĘ MONETEL.

OD BILETÓW PAPIEROWYCH DO KARTY ELEKTRONICZNEJ

Od samego początku działalności ZTM jednym z najpoważniejszych wyzwań było rozszerzenie sieci sprzedaży i poprawa jakości zabezpieczeń biletów. W obiegu były wówczas tylko bilety papierowe, kasowane mechanicznie i papierowe bilety okresowe. Bilety przeznaczone do samodzielnego kasowania sprzedawane były w sieci kiosków. ZTM miał tylko kilka własnych kas, dodatkowo sprzedaż biletów jednorazowych prowadzili kierowcy. Z czasem uruchomiono trzeci kanał – sprzedaż w punktach ajencyjnych, prowadzonych na zasadzie własnej działalności gospodarczej lub odrębnej umowy cywilno-prawnej. Dla wygody pasażerów do oferty taryfowej dodano bilety czasowe i strefowe.

Ponieważ możliwości starego systemu biletowego były ograniczone, a w obiegu znajdowały się podrobione bilety, w latach 1993-1994 zapadła decyzja dotycząca wprowadzenia nowego, bardziej szczelnego systemu. Nowe nośniki biletowe miały utrudniać fałszowanie biletów. Dodatkowo zbliżał się termin oddania do użytku fragmentu pierwszej linii metra. Postanowiono wprowadzić bramki przy wejściu do metra, które otwierają się po pozytywnej weryfikacji ważności biletu.

Rozpatrywano cztery oferty dotyczące nowego systemu biletowego. Ostatecznie w 1994 roku wybrano rozwiązanie – bilet z paskiem magnetycznym – zaoferowane przez francuską firmę Monetel. Pomimo szybkiego podpisania umowy do realizacji przedsięwzięcia przystąpiono dopiero po pięciu latach. W międzyczasie ofertę uzupełniono, bez dodatkowych kosztów, o elektroniczną kartę zbliżeniową, która była wówczas jednym z najnowocześniejszych tego typu rozwiązań na świecie.

Przygotowania do wdrożenia systemu rozpoczęto w 1999 roku. Bramki w metrze uruchomiono w październiku 2000 roku, a system na dobre zaczął funkcjonować rok później. To było największe wyzwanie techniczne, przed jakim stanął ZTM.

INFORMATYKA CORAZ WAŻNIEJSZA

Konieczne były kolejne restrukturyzacje. Referat Informatyki został rozbudowany i przekształcony w Dział Informatyczno-Techniczny. W przedsięwzięciu brał udział nie tylko cały ZTM, ale i wszyscy przewoźnicy. Warto podkreślić, że zamiast jednego przewoźnika na początku lat dziewięćdziesiątych, w okresie wdrażania nowego systemu taryfowego w Warszawie funkcjonowało już trzech przewoźników miejskich i kilku przewoźników prywatnych – tzw. ajentów.

Sam montaż kasowników w autobusach i tramwajach trwał rok. Pracownicy odpowiedzialni za wdrożenie nowego systemu czasami nocowali w firmie. Niebawem pojawiły się automaty do kodowania kart i nowi dostawcy sprzętu. Nieskromnie podkreślę tu rolę ZTM jako integratora systemu i partnera dla kolejnych dostawców. Po prostu umiemy przekazać dostawcom niezbędną wiedzę techniczną o systemie.

Przez cały czas pracowaliśmy i pracujemy nad rozwiązaniami dotyczącymi informacji pasażerskiej i dystrybucji elektronicznych rozkładów jazdy. Wiele funkcjonujących obecnie rozwiązań i narzędzi informatycznych dotyczących rozkładów, windykacji, KRS czy postępowań sądowych zostało opracowanych właśnie przez naszych pracowników. Szkoda tylko, że przez wiele lat traktowano nas jako nieszkodliwych hobbystów i w ZTM nigdy nie powstał specjalistyczny pion techniczny czy komórka badawcza z odpowiednią obsadą kadrową, zajmująca się nowymi technologiami, projektowaniem nowych rozwiązań i narzędzi. To co powstało, było tworzone przez nas dodatkowo, doraźnie, niejako poza obowiązkami służbowymi... Myślę, że warto to wreszcie zmienić.

SUKCES

Za sukces ZTM na przestrzeni tych 20 lat uważam uporządkowanie funkcjonowania wielu przewoźników w jednym systemie o zasięgu aglomeracyjnym, wprowadzenie wspólnego biletu, wymianę taboru i wdrożenie Warszawskiej Karty Miejskiej. To się naprawdę udało.

A CO JESZCZE PRZED NAMI?

Modernizacja systemu biletowego i poprawa jego bezpieczeństwa – funkcjonujące obecnie rozwiązania są już nieco przestarzałe. Rozwój systemów informacyjnych, nowe technologie w organizacji przewozów, nadzorze ruchu, technologie ITS...

„KNYPEK" WRÓCI „DO ŻYCIA"

PARK TABOROWY KLUBU MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NIEDAWNO POWIĘKSZYŁ SIĘ O NOWY AUTOBUS – IKARUS 405. CZŁONKOWIE KLUBU ROZPOCZĘLI PRZYGOTOWANIA DO GRUNTOWNEGO REMONTU POJAZDU, KTÓREGO CELEM JEST PRZYWRÓCENIE AUTOBUSU „DO ŻYCIA".



fot. KMKM

Ikarus 405.01, zwany popularnie „knypkiem", został wyprodukowany w 1994 roku. Jest jednym z pięciu dostarczonych do stolicy autobusów tego typu. Przeznaczony był do obsługi specjalnej linii AirportCity, która kursowała pomiędzy Śródmieściem a lotniskiem. Po zakończeniu służby liniowej w 2002 roku, autobus został sprzedany do Bydgoszczy, skąd po dziewięciu latach powrócił do stolicy i znalazł się we flocie historycznych pojazdów KMKM. Miłośnicy chcą przywrócić autobus do pełnej sprawności, zarówno wizualnej, jak i mechanicznej.

Autobus mierzy nieco ponad 7 metrów i jest wyposażony w 16 miejsc siedzących oraz duże półki na bagaże. Wygodne i ciche Ikarusy szybko zyskały sympatię pasażerów korzystających z „lotniskowej" linii. Autobusy były wizytówką Warszawy wśród cudzoziemców odwiedzających Polskę. Niestety, pojazdy obsługujące linię AirportCity nie miały szczęścia. Często dochodziło do wypadków z ich udziałem. Na domiar złego ulegały awariom, którym ówczesne zaplecze techniczne nie było w stanie sprostać.

W 1999 roku zlikwidowano połączenia Śródmieścia z lotniskiem. Spowodowane to było niską frekwencją. W związku z tym, malutkie Ikarusy przerzucono do obsługi linii 308, która łączyła Elsnerów z Targówkiem. Jednak i tu, w wyniku powtarzających się problemów technicznych, podjęto decyzję o skreśleniu autobusów ze stanu. W lipcu 2002 roku autobusy zostały sprzedane.

Po 9 latach, dzięki zaangażowaniu kilku członków Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej udało się odnaleźć i odkupić jeden z pojazdów. Na początku 2011 roku autobus powrócił do stolicy. Obecnie znajduje się w kolekcji miłośników i czeka na remont. Rozpoczęły się już drobne prace konserwacyjne oraz poprawiające estetykę pojazdu. Ostatecznie jednak planowane jest przywrócenie pełnej sprawności mechanicznej autobusu.

Więcej informacji znajduje się na stronie Klubu: www.kmkm.waw.pl.

WOŚP NA DOBRY POCZĄTEK ROKU

19 TYSIĘCY ZŁOTYCH – TAKĄ KWOTĘ ZEBRALI CZŁONKOWIE KLUBU MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ PODCZAS XX FINAŁU WIELKIEJ ORKIESTRY ŚWIĄTECZNEJ POMOCY.



fot. KMKM

Podobnie, jak w latach poprzednich, wspólnie z Fundacją zagrali: Zarząd Transportu Miejskiego, Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej oraz stołeczni przewoźnicy.

Tego dnia po Warszawie jeździły dwa serduszkowe tramwaje (nowoczesny Swing oraz zabytkowy wagon 102Na, zwany „kanciakiem"). Na placu Narutowicza miłośnicy zorganizowali licytację elementów wyposażenia tramwajów typu 13N, które są sukcesywnie wycofywane i zastępowane nowoczesnymi. Oprócz wagonów tramwajowych, na miasto wyjechał również serduszkowy autobus, w którym klubowicze, wożąc pasażerów po całym mieście, zbierali datki do puszek.

Udało się! Zebrano ponad 19 tysięcy złotych, czyli o 5 tysięcy złotych więcej niż w 2011 roku.


@
iztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego